

Le filtre à

C'est la saison des courses de sable. Il est temps de se pencher sur la préparation d'un élément vital pour votre moteur : le filtre à air. Si vous ne roulez pas dans le sable, lisez quand même. Sur tout type de terrains, il faut soigner son entretien...

Par Franck P.

Il est toujours bon de rappeler quelques grands principes. Le premier étant qu'un filtre à air en bon état et entretenu régulièrement est la meilleure garantie de bonne santé de votre moteur. C'est aussi l'assurance de bénéficier de 100 % des performances de votre moto. On ne le dira jamais assez, avant de vous lancer dans une quelconque préparation moteur ou dans l'achat de pièces spéciales, il faut privilégier l'entretien suivi et méticuleux de votre moto et assurer de bons réglages de carburation et de suspensions. En matière de carburation, on retombe sur notre sujet du jour. À savoir le filtre à air. Inutile en effet d'espérer obtenir de bonnes performances s'il est encrassé. Inutile également d'espérer maîtriser les bons réglages de carburation si le filtre à air n'est pas dans la même configuration à chaque roulage. Si vous le graissez trop, ça va en effet enrichir la carburation et si vous le graissez peu ou pas (ça existe !), ça va l'appauvrir. Il est donc aussi important de toujours utiliser la même procédure et les mêmes produits pour obtenir des résultats constants. Voici le mode d'emploi d'un entretien classique. Entretien à assurer à chaque sortie.

CE QU'IL FAUT FAIRE :

› Sortez la mousse du boîtier de filtre. Remplacez le filtre à air par un couvercle plastique approprié (Twin Air ou Acerbis).
› Démontez la cage plastique et l'insert en caoutchouc. Plongez la mousse dans un produit de nettoyage pour filtre à air. Malaxez la mousse dans le bain de nettoyage pour en extraire le maximum d'impuretés.
› Essorez le filtre pour expulser le maximum de liquide. Faites-le sécher à l'air.
› Lavez à nouveau le filtre à l'eau chaude et au produit vaisselle. Vous aurez ainsi expulsé les dernières impuretés. Laissez sécher le filtre à l'air.
› Quand la mousse est bien sèche, immergez-la dans un bain d'huile pour filtre à air. La mousse doit être totalement gorgée d'huile.
› Expulsez le maximum d'huile en pressant le filtre.
Pressez à nouveau le filtre dans un chiffon ou de l'essuie-tout pour expulser l'huile superficielle.
› Nettoyez le boîtier de filtre avec une brosse et du dégraissant (liquide vaisselle).
Réinstallez le filtre dans le boîtier en respectant le sens de montage et en vérifiant minutieusement que le plot de centrage est bien aligné sur la mousse.
› Si c'est un filtre de rechange, stockez-le dans un sac plastique étanche pour congélation après l'avoir longuement laissé sécher.

CE QU'IL NE FAUT SURTOUT PAS FAIRE :

› Laisser tomber de la boue ou de la poussière dans le venturi du carburateur au démontage.



Mettre de l'eau dans l'admission, c'est pas bon du tout. Ce cache qui remplace la mousse de filtre à air lors du lavage est un accessoire indispensable...

La mousse est correctement « graissée » et remontée sur la grille (ergot en plastique à sa place). Les gants de chirurgien évitent de se pourrir les mains...

› Mettre un chiffon dans le conduit de boîtier. Il laisse des peluches et on l'oublie au remontage.
› Tordre le filtre pour chasser le nettoyant ou le surplus d'huile de filtre. Ça détruit les alvéoles de la mousse.
› Accélérer le séchage avec un sèche-cheveux ou en plaçant la mousse dans un sèche-linge, la colle liant les mousses va se dissoudre.
› Serrer la vis de maintien du filtre avec une pince. C'est totalement inutile et ça risque de vous poser de gros problèmes lors du prochain démontage.
› Percer des trous dans le boîtier de filtre à air. Ça n'apporte rien en matière de performances et la mousse de filtre s'encrasse très rapidement. Sans parler des entrées éventuelles d'eau et de boue.

Voilà, vous savez déjà tout sur le bon entretien d'une mousse de filtre. Si vous observez ces conseils à la lettre, avec deux mousses vous ferez la saison sans problème. Il reste à aborder quelques points particuliers et à répondre à quelques questions techniques.

Que valent les mousses de filtre adaptables ?
Les grandes marques dont c'est la spécialité proposent des éléments filtrants très performants. On pense notamment à Twin Air et à ses deux mousses collées de densités différentes. La mousse extérieure à alvéoles larges arrête les plus grosses impuretés et la mousse intérieure avec ses alvéoles étroites finit le travail en stoppant la poussière. Ce genre de produit est aussi, voire plus, performant que certaines mousses d'origine trop fines ou dont les deux épaisseurs de mousse ne sont pas collées (la poussière passe entre les deux et ne ressort jamais !).

Quand doit-on remplacer la mousse ?
Si vous notez la moindre déchirure, changez tout de suite la mousse. Mais même avant d'en arriver là, il faut considérer qu'au bout de six mois d'utilisation intensive (roulage tous les week-ends), il faut remplacer la mousse. Disons que deux filtres à air, pratiques pour les deux manches d'une course, feront la saison.

Peut-on nettoyer un filtre à air à l'essence ?

air

Surtout pas! Et encore moins maintenant avec l'essence sans plomb très agressive. Les produits spécifiques nettoyant pour filtre sont évidemment les plus adaptés, mais vous pouvez aussi utiliser directement du produit vaisselle dès le premier lavage. C'est plus long, mais beaucoup moins cher et pas du tout destructeur pour la mousse.

Faut-il mettre de la graisse sur la surface d'appui de la mousse?
C'est recommandé pour éviter toute prise d'air entre mousse et boîtier.

Peut-on utiliser de l'huile deux-temps ou quatre-temps pour graisser le filtre?
Non! Les produits spécifiques sont composés d'une huile très collante et d'un solvant pour aider son application. Ce dernier s'évapore rapidement et le produit collant ne coule pas. Une huile moteur est trop fluide. Elle coule dans le carburateur et n'assure plus le filtrage. De plus, elle passe dans le moteur et calamine.



En prévision de la 2e manche (cross) ou de la 2e journée (enduro), une autre mousse de filtre est prête à l'emploi, protégée dans son sachet plastique...

Peut-on préparer un filtre à l'avance?
Oui. C'est même recommandé pour les courses estivales se disputant dans la poussière. Vous préparez un filtre suivant la procédure classique. Vous le glissez dans un petit sac plastique étanche de congélation. Ainsi, entre les deux manches, vous changez la mousse en quelques minutes.

Comment économiser le produit?
Versez l'huile de filtre dans un récipient plastique type tupperware (ou mieux, achetez un kit « Action Putoline »). Plongez la mousse dedans. Pressez-la longuement au-dessus du récipient. Vous récupérez ainsi le maximum de produit. Ensuite, refermez hermétiquement le Tupperware.

Que valent les aérosols?
L'huile en bidon est plus performante, mais on peut aussi utiliser les aérosols. Ça ne dispense pas de bien malaxer le filtre après pulvérisation pour faire pénétrer l'huile en profondeur. Les aérosols ne sont pas avantageux car on est obligé de vaporiser énormément de produit et on ne peut pas le récupérer quand on presse la mousse.

Comment garder les mains propres?
En utilisant des gants de chirurgien en latex disponibles en grandes surfaces. ■

Et le Sandstop?



Filtre huilé + surfiltre sec + bonnette en Sandstop, votre moto est prête à affronter les courses de sable et les terrains de cross poussiéreux...

On vous parlait de courses de sable dans l'introduction de cet article. Voici les conseils utiles de José Leloir (YORS) pour que votre filtre affronte cet élément sans dommages pour votre moteur.

« Préparez votre filtre suivant la procédure classique. Ensuite, glissez la mousse dans un surfiltre non graissé, puis installez par-dessus le tout une bonnette en Sandstop (sorte de surfiltre en tissu). Ce montage n'est pas uniquement spécifique aux courses de sable. Le Sandstop est aussi très utile pour la poussière. Il est particulièrement pratique en enduro ou en balade, quand on roule longtemps dans la poussière sans pouvoir changer de filtre. Sachez que ce montage ne change absolument pas la carburation de la moto. Nous avons fait des essais au banc et la puissance développée avec un filtre classique ou le montage filtre + surfiltre + Sandstop est la même. Dernière remarque : quand le terrain est très humide ou boueux, je vous conseille de mettre de la mousse tout autour du dessous de selle et de remonter le couvre-boîtier si votre moto en comporte un. Si l'eau rentre et passe dans la mousse de filtre, votre moteur ne fonctionnera plus correctement... »

Les prix

Mousse de filtre Twin Air : 80 F
Surfiltre Twin Air : 50 F
Huile de filtre : environ 95 F/litre
Sandstop (bonnette) : 135 F (lavage fréquent uniquement à l'eau et au savon)
Couvercle pour le lavage : 90 F
Kit Action Putoline : 283 F, incluant
- Un seau contenant 5 litres de produit de nettoyage;
- Un récipient hermétique contenant 1 litre d'huile de filtre;
- Un pot de graisse.